SOUVENIR DE

L'EXPOSITION PROVINCIALE À QUÉBEC

SEPTEMBRE



EXPOSITION DE QUÉBEC

SOUVENIR COMMERCIAL

CONTENANT LE

Programme Officiel de l'Exposition

JEUX ET AMUSEMENTS DE LA SEMAINE

AVEC LES

PRINCIPALES MAISONS DE COMMERCE QUI CONTRIBUENT AU SUCCÈS ET À LA PROSPÉRITÉ DE LA VILLE



Québec, Septembre 1894

PIANOS, ORGUES, MUSIQUE, VIOLONS, Etc.

55, RUE DE LA FABRIQUE, QUEBEC

Telephone No 212

ARTHUR LAVIGNE

EDITEUR DE MUSIQUE

IMPORTATEUR DE



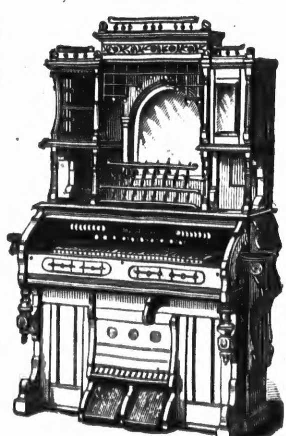
PIANOS, ORGUES,
SYMPHONIONS, VIOLONS

ET

FOURNITURES MUSICALES

ACCORD ET RÉPARATION DE PIANOS ET ORGUES

Pianos neufs, depuis $225 à $1200 piastres
Orgues neufs, depuis $50 à $1000 "

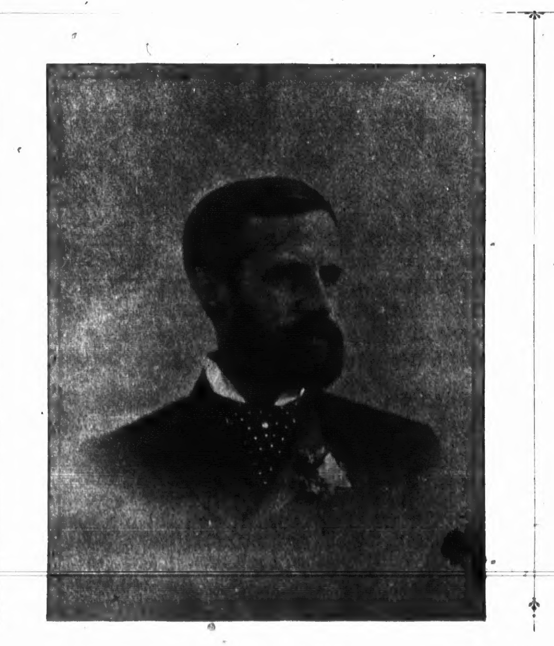


PIANOS et ORGUES choisis avec soin et vendus à très-bas prix et à termes faciles de paiement.

Instruments de seconde main pris en échange.

NOUVEAUTES MUSICALES reçues, toutes les semaines, d'Europe et des Etats-Unis.

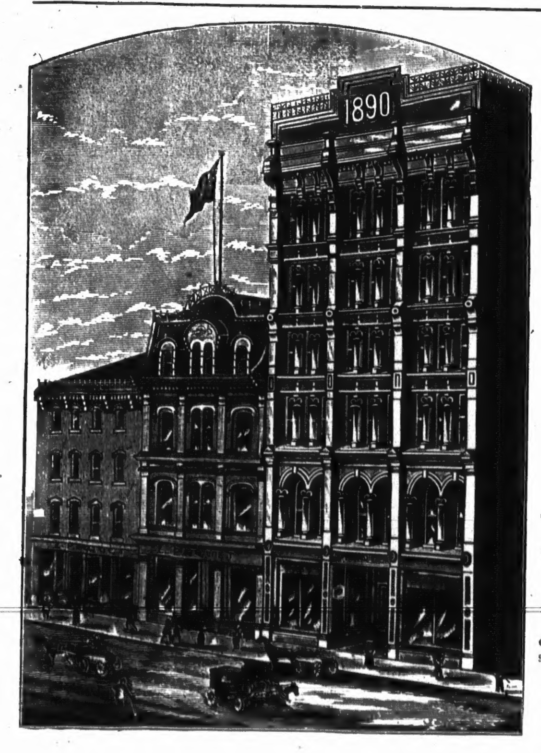
CATALOGUE DE MUSIQUE ET D'INSTRUMENTS FOURNI SUR DEMANDE.





LEURS EXCELLENCES LORD ET LADY ABERDEEN

Gouverneur Général du Canada



Z. PAQUET, ST-ROCH, QUEBEC

IMMENSES MAGASINS DE

MARCHANDISES SÈCHES

L'un des établissements les plus considérables, les plus beaux et les mieux assortis du Canada.

Les plus hautes nouveautés dans toutes les lignes de marchandises :



SOIES NOIRES ET COULEURS,
ETOFFES A ROBES, toutes sortes de tissus,
GARNITURES pour ROBES, MANTEAUX et CHAPEAUX,
MANTEAUX et CHAPEAUX IMPORTES,
DRAPS, SERGES et TWEEDS, ETOFFES A MANTEAUX,
PARDESSUS ET HABILLEMENTS pour HOMMES, GARCONS et ENFANTS,
CHAPEAUX pour HOMMES, CHAUSSURES,
RIDEAUX, TAPIS, et GARNITURE DE MAISON, Etc., Etc.

Notre immense assortiment de PELLETERIES de tous genres commande l'admiration de tous par sa beauté et sa richesse.

Des tailleurs et modistes d'une longue expérience, et dont les capacités sont reconnues, sont attachés aux ateliers de confection.

LA COUPE ET LE FINI TOUJOURS GARANTIS

TOUT EST COMPLET

Il serait inutile d'essayer d'énumérer ici toutes les marchandises de chaque département. Tous les départements mériteraient une mention spéciale. Mais qu'il suffise de dire que le choix est des plus considérables et des plus variés.

← IL FAUT VOIR POUR JUGER

Z. PAQUET, Rue St-Joseph, St-Roch

QUÉBEC

Aperçu historique du commerce de la ville. — Construction des navires. — Notabilités du commerce disparues. — Évolution commerciale. — Le futur quartier commercial et industriel. — Le développement de la banque. Le port de Québec et le commerce d'exportation. — Statistique des entrées et sorties de navires. — Le Québec et Parry-Sound. — Les Steamers rapides. — Le pont à Québec, la grande entreprise du moment.

Il en est des villes, des nations, des royaumes comme des individus : chacun son jour.

Québec a eu le sien. Notre ville fut autrefois, dans le Nouveau-Monde, le grand pied-à-terre du colon, le rendez-vous du voyageur, le centre d'où rayonnaient les missionnaires, le siège des opérations militaires. Entrepôt du commerce terrestre et maritime, elle devint aussi le grand chantier de marine du Canada.

Ville de garnison, elle fut aussi ville politique.

Inutile donc de dire qu'elle était le lieu de réunion du beau monde, de l'aristocratie canadienne ; inutile aussi d'ajouter qu'elle donnait la première l'hospitalité aux grands artistes européens qui venaient à Québec faire sanctionner leur réputation avant de se présenter à New-York. Il était alors à peine question de Montréal.

Les temps sont bien changés. Québec a bien, il est vrai, conservé ses allures de grande dame et pourrait peut-être se contenter de vivre dans le cercle de ses souvenirs brillants et glorieux ; mais, comme elle a aussi conservé les avantages naturels qui faisaient autrefois et sa renommée et sa fortune, elle ne songe pas à abdiquer.

Son port est toujours là, vaste, spacieux, sûr et profond. Les nombreux pouvoirs d'eau, qui lui font ceinture dans un rayon d'une moyenne de trente milles, sont toujours aussi puissants. Son crédit est sain.

Pour le Québecois qui, aujourd'hui, penche vers la soixantaine et se reporte à un demi-siècle en arrière, la physionomie de la vieille capitale a passé par bien des modifications commerciales. Il s'est produit une évolution marquée, radicale, un changement de décors, des déplacements d'affaires, une décentralisation de négoce qui ont pour ainsi dire transformé la physionomie des quartiers. Dire que la ville n'a pas souffert notablement de cette évolution, conséquence de causes extérieures, serait vouloir nier l'état de choses qui existe aujourd'hui. Mais elle ne subit là que les effets d'un phénomène tout naturel, et une bienfaisante réaction devra suivre ce remue-ménage de conditions économiques.

Manufacture de Pelleteries

Z. PAQUET



CETTE manufacture, située à la Pointe-aux-Lièvres, est une imposante construction de 325 pieds x 60 en dimension et de trois étages de hauteur ; elle renferme toutes les machineries modernes pour le travail des pelleteries. . . . .

. . Les peaux vertes y sont repassées, teintes et épilées par des ouvriers d'une grande expérience acquise en Europe et aux Etats-Unis. . . . .

. . Un nombre considérable de personnes est employé dans cette fabrique. . . . .

. . On peut juger du développement étonnant de cette manufacture, depuis son établissement, en constatant que le nombre de peaux qu'on y a préparées a atteint l'an dernier un chiffre énorme, et les opérations cette année dépasseront de beaucoup ce chiffre, car il y a actuellement dans les entrepôts de la fabrique au delà de ce nombre de peaux qui seront préparées. . . .

. . Le succès remporté par M. Paquet dans cette entreprise, a dépassé de beaucoup ses espérances. . .

. . Son commerce de pelleteries, qui se fait sur une grande échelle, comprend le gros et le détail. Des représentants de la maison Paquet sont activement dans le marché, et ses pelleteries sont vendues dans toutes les villes du Canada. . . . .

. . Il y a toujours un assortiment complet de toutes pelleteries manufacturées, exposé dans les salles de vente, aux magasins. . . .



-Lièvres,
iels x 60
elle ren-
le travail

et épilées
quise en

'est em-

de cette
onstatant
a atteint
ons cette
ar il y a
au delà

ns cette
ces.

sur une
il. Des
ivement
nes dans

e toutes
alles de

OCH.



QUÉBEC, VU DU PARLEMENT



TOUR MARTELLO

Il y a cinquante ans, Québec était un chantier de marine, depuis l'embouchure de la Saint-Charles jusqu'à l'Hôpital général, d'un côté, et depuis l'Anse des Sauvages jusqu'à plusieurs milles en remontant le fleuve, de l'autre. Il était aussi l'entrepôt du commerce de bois, sur le même parcours, et aussi depuis le Sault Montmorency jusqu'aux Foulons et Sillery.

La Basse-Ville, qui fut un jour le quartier aristocratique, devint le quartier du commerce par excellence.

Voici un tableau [illegible]quant le nombre et le tonnage des vaisseaux construits dans les chantiers de Québec, depuis 1788 jusqu'à 1872 ;

Année	Nombre de navires	Tonnage	Année	Nombre de navires	Tonnage	Année	Nombre de navires	Tonnage	Année	Nombre de navires	Tonnage	Année	Nombre de navires	Tonnage
1788	10	1,452	1806	15	1,846	1822	20	2,685	1839	46	13,929	1856	90	35,842
1789	58	2,363	1806	18	2,332	1823	38	3,706	1840	64	26,561	1857	83	38,644
1790	10	452	1807	15	2,728	1824	38	10,498	1841	61	23,122	1858	51	20,518
1791	12	654	1808	15	1,133	1825	83	24,592	1842	57	12,621	1859	41	14,468
1792	12	574	1809	21	3,415	1826	84	19,172	1843	42	12,736	1860	55	22,585
1793	6	319	1810	35	5,533	1827	61	9,475	1844	40	14,214	1861	51	25,546
1794	14	900	1811	54	13,691	1828	61	9,782	1845	46	24,713	1862	68	27,213
1795	19	1,364	1812	34	6,941	1829	34	6,087	1846	39	19,714	1863	88	54,735
1796	13	1,297	1813	18	3,315	1830	25	8,793	1847	74	35,740	1864	105	59,333
1797	11	1,528	1814	25	3,906	1831	38	[illegible]170	1848	55	22,298	1865	113	15,701
1798	13	1,135	1815	30	3,460	1832	24	4,895	1849	73	28,160	1866	103	36,764
1799	32	6,188	1816	39	1,213	1833	29	5,598	1850	74	34,154	1867	45	20,015
1800	21	3,700	1817	36	3,590	1834	35	9,010	1851	66	41,605	1868	49	23,254
1801	24	3,404	1818	37	3,566	1835	30	8,012	1852	49	26,405	1869	50	25,661
1802	21	3,370	1819	25	3,666	1836	31	10,155	1853	50	51,028	1870	26	15,601
1803	30	3,168	1820	16	2,084	1837	34	10,179	1854	78	46,551	1871	32	11,165
1804	25	2,524	1821	22	2,254	1838	35	9,358	1855	[illegible]	[illegible]	1872	19	12,131

~~En portant à $40 le tonneau le prix de ces vaisseaux,~~ l'industrie de la construction de navires a donc rapporté la somme de près de quarante neuf millions de dollars durant la période ci dessus

La construction de navires a disparu après cette époque et le commerce de bois est dans un état bien précaire

Disparues aussi les grandes notabilités du commerce de bois, du temps les Wainright, les Greenshields, les Tilstone, les Symes, les Gilmour, les Atkinson, les Caldwell, les McCaw, les W Lemesurier, les Wood, Gray et Cie et leurs successeurs, les Wood, Petry et Poitras, les Sharples, les W. E Quinn, les Anderson et Paradis, les H N Jones, les Patton, les Bonner, les Patterson, les Hall, les Tibbitt, les Bennettete

VIN A LA CRÉOSOTE DE HÊTRE du Dr Ed MORIN

Remède merveilleux et sans rival pour les RHUMES NÉGLIGÉS, les TOUX VIOLENTES, les BRONCHITES AIGUES et CHRONIQUES, l'ASTHME et la CONSOMPTION.

DR ED MORIN & CIE, QUEBEC.

MESSIEURS. Votre VIN A LA CRÉOSOTE DE HÊTRE est le meilleur remède que je connaisse pour les toux violentes et les rhumes négligés. Je m'en suis servi et je l'ai trouvé satisfaisant.

Votre serviteur,

GUSTAVE LEMIEUX, DENTISTE,
187, rue St Denis, Montréal.

SIROP VEGETAL DE VIEL
ET
PILULES PURGATIVES DE VIEL

DR ED MORIN & CIE, PHARMACIENS,

MESSIEURS. Ayant employé le SIROP VEGETAL DE VIEL pour la Dyspepsie et la Constipation qui me faisaient souffrir, je m'en suis très bien trouvé. Tous les symptomes qui accompagnaient ces maladies disparurent complètement après quelques jours d'usage et aujourd'hui je me considère définitivement guéri. Je ne saurais trop recommander ce remède à ceux qui souffrent de dyspepsie et de constipation.

Votre très dévoué,

LEOPOLD POIRIER, QUEBEC.

Les seuls remèdes pour soulager et guérir les plus mauvais cas des MALADIES DU FOIE, de la DYSPEPSIE et de la CONSTIPATION.

Des milliers de témoignages attestent leur valeur thérapeutique.

Dr ED MORIN & CIE
Pharmaciens en Gros

48, Rue St-Pierre,
338, Rue St-Jean, QUEBEC

D'après l'énumération sur la page précédente, on voit que le commerce de bois se faisait surtout par des maisons anglaises.

Disparus les grands entrepôts de nouveautés comme ceux des Gillespie, des François Buteau, des Laurent et Cirice Têtu, des Patterson, des Masson, Strang et Langevin, des Leblanc, Hardy et Paré, des Laurie, des Cullum, des Hardy, des Massue et Boisseau, des Russell, et, du côté de la Haute-Ville, les boutiques de commerce à la mode des Benjamin, des Merrill, des Louis Bilodeau, des Deblois.

Disparus les magasins de farine et de provisions de bouche, comme ceux des Dastous, des Théberge, des Holt ; les grands comptoirs d'épicerie, de vins, de poisson et d'huile, d'approvisionnement et d'équipement, de marine, de "quincaillerie," etc., etc., comme ceux des Pratt, des Mountain, des John Fisher, des Dean, des Leaycraft, des Jacob Pozer, des Willing, des Léandre Méthot, des Patrick Shea, des Shaw et Torrance, des Gibb et Shaw, des Bouchard, des Jeffery, Noad et Cie, des Donald Fraser, des David Voss, des Merritt, des Brocklesby, des H. N. S. Young, etc.

D'anciennes maisons sont restées debout, comme celles des Hamel, des Thibaudeau, des Garneau, des McCall, des Shehyn, des McLimont, des Renaud, des H. S. Scott, des Sharples, etc. ; on pourrait facilement en faire l'énumération exacte

Le commerce de gros dans ses différentes branches, à quelques exceptions près, est tombé entre les mains des Canadiens-Français qui, à l'école des Anglais, qui sont les premiers négociants du monde, ont acquis une expérience qui assure le succès.



PORTE SAINT LOUIS

Puis le commerce s'est mis à se diriger du côté de la rue Saint-Paul ; en même temps, la rue Saint-Joseph prenait un nouvel essor et devenait la principale artère d'un quartier où se fait le plus fort commerce de cuir et de chaussures du Canada, en se substituant tout naturellement à la rue du Pont et à la rue des Fossés, qui eurent aussi leur période d'activité en matière d'affaires

Il y a tout au plus vingt-cinq ans, la rue Saint-Joseph était bordée, dans toute son étendue, de maisons privées seulement. A peine y comptait-on une demi douzaine de magasins assez modestes

Près de l'emplacement de la halle Jacques-Cartier, Mme Parent tenait un petit magasin fort achalandé : ce fut la boutique à la mode pendant plusieurs années mais elle fut vite détrônée par Latulippe

Au coin de la rue de la Couronne et de la rue Notre-Dame-des-Anges, on vit un jour surgir une grande maison à trois étages, et, au rez-de-chaussée, un magasin de dimensions extraordinaires pour l'époque. Une grande glace en ornait le fond. On accourait de toutes les parties de la

ville pour voir ce phénomène, absolument comme on était allé voir le magasin de M. Bilodeau, occupé pendant bien des années par M. C. Duquet, horloger, où l'on fit, pour la première fois à Québec, dans un magasin, l'expérience de l'éclairage au gaz.

Le fait est que le magasin du grand Frédéric Latulippe qui, entre parenthèse, mesurait bien plus de six pieds, était une merveille, comparé à toutes les autres boutiques de commerce.

Il arriva ce qui arrive toujours en pareil cas : l'exemple de Latulippe empêcha bon nombre de gens de dormir, et bientôt Théophile Hudon érigeait un autre grand magasin de nouveautés au coin des rues Saint-Joseph et de la Couronne. L'élan était donné ; Ferdinand Carrier, marchand de nouveautés, Wilfrid Brunet, pharmacien, F. Simart, et Brunet et Laurent, qui se trouvaient un peu à l'étroit dans leurs magasins, dotèrent la rue Saint-Joseph de magasins magnifiques. Z. Paquet se mit de la partie ; et, l'un et l'autre se piquant d'émulation, Québec peut s'enorgueillir aujourd'hui de posséder chez Paquet son magasin du Louvre, et, chez Laliberté, le plus grand et le plus riche entrepôt de fourrures du monde entier ; qu'on se le dise, nous le répétons, du monde entier, rien de plus, rien de moins.



SAUVAGES MONTAGNAIS (à la Pointe Bleue)

Le futur quartier commercial et industriel, c'est Saint-Roch et Saint Sauveur ; la ville prendra de l'extension du côté ouest, et aussi surtout du côté de Limoilou, de la Canardière et du Gros-Pin.

Ce quartier, qui fut un vaste chantier d'architecture navale, a vu l'industrie du cuir remplacer celle-ci et prendre un essor remarquable, un développement qui se continue en dépit d'une concurrence acharnée et d'une forte dépression commerciale. Par sa topographie, il est destiné à devenir le grand centre industriel et commercial de Québec et du district

Quant au commerce de gros, nous pouvons prévoir pour lui un déplacement à échéance plus courte qu'on ne l'imagine, et ce déplacement va se faire au bénéfice de la rue Saint Paul et du quartier du Palais Les trains du Pacifique le forceront,



A. C. ROUTIER

Horloger et Bijoutier

52, Côte de la Montagne

Etablissement fondé en 1832

Quebec

Le magasin vient d'être refait à neuf et l'assortiment a été considérablement augmenté en fait de

MONTRES, HORLOGES,
JONCS et BAGUES,
BIJOUTERIE EN GENERAL, Etc.
ARGENTERIE, LUNETTES D'OPERA et MARINE,
BAROMETRES, THERMOMETRES,
BOUSSOLES, Etc.

Une attention particulière est donnée aux réparations de Montres et aux confections de Bijoux sur commande.



à l'exception des grands entrepôts, à faire ce mouvement. L'établissement d'un service de steamers rapides entre Liverpool et Québec, l'installation des bâtiments permanents d'exposition, sur la rive opposée de la Saint-Charles, vont être des facteurs très influents dans la future évolution du commerce et du développement de la ville du côté de la vallée.

NOTRE DAME DES VICTOIRES

Le développement de la banque à Québec

Puisque nous en sommes à esquisser à grands traits le mouvement du commerce à Québec, nous croyons devoir insérer ici un court chapitre sur la banque dans la vieille capitale.

Québec peut se vanter de posséder la plus ancienne banque du Canada, après la Banque de Montréal ; de plus, elle porte son nom.

Les premiers directeurs de la Banque de Québec furent : MM. John Jones, Charles Smith, Louis Massue, Jean Langevin, Henry Black, Philippe Aubert de Gaspé, W. G. Sheppard, John Goudie, Étienne Lagueux et Benjamin Tremain.

Les premiers officiers de l'institution furent MM. Woolsey, président, White, vice-président, Freer, gérant ou caissier. M. Freer était un ancien capitaine de l'armée anglaise et secrétaire militaire de sir George Prévost, en 1812. L'aviseur légal de la Banque était l'honorable Andrew Stuart.

A partir de 1818, les personnes suivantes furent appelées à la présidence de l'institution : en 1823, M. Sheppard ; en 1832, M. Ch. Smith ; en 1838, M. John Fraser ; en 1842, M. James Gibb.

En 1848, sir Narcisse Fortunat Belleau devenait l'un des directeurs de la Banque.

En 1852, le capitaine Freer prenait sa retraite, après trente-quatre ans de service ; on lui paya une pension. M. Charles Gethings lui succéda et se retira en 1861 avec une pension. Il fut remplacé par M. W. Dunn. En 1864, M. Dunn se retirait à son tour et son successeur était le caissier actuel, M. James Stevenson, financier habile, homme intègre et érudit.



OFFICE AND SAMPLEROOMS

F. T. THOMAS

IMPORTER OF

Lamps and Chandeliers

MANUFACTURER OF

Rockingham and Brownware

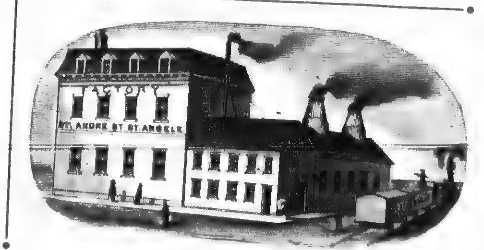
94 Dalhousie Street, QUEBEC

CHINA, GLASS
AND
EARTHENWARE

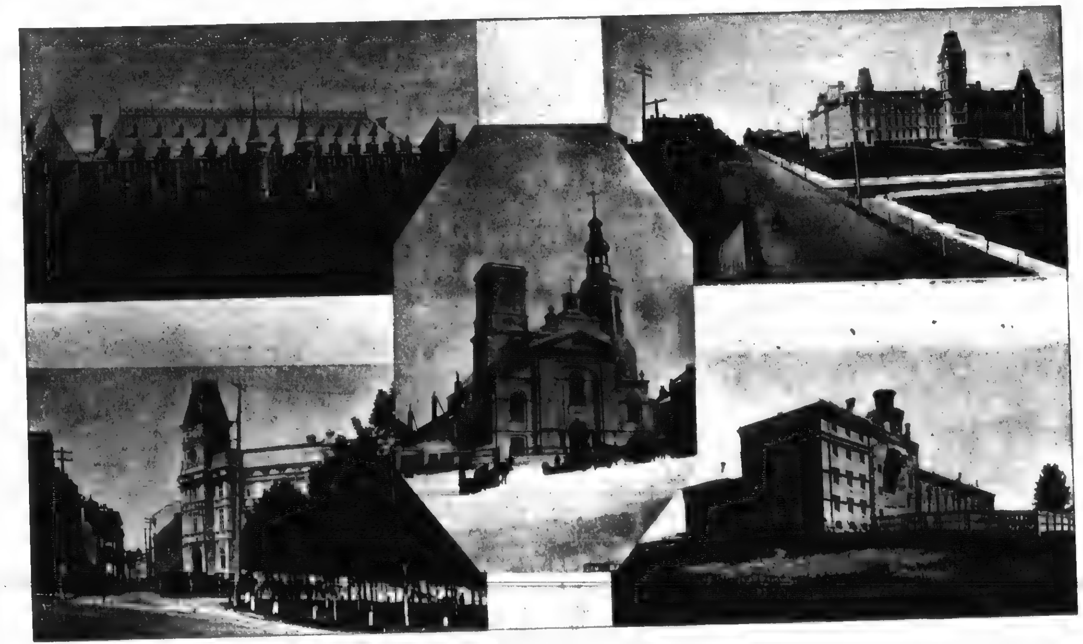
METALLIC
AND
SILVER-PLATED
CRUETSTANDS
Etc., Etc.

Telephone 282 - QUEBEC





FACTORY



SALLE SERVANT AUX EXERCISES MILITAIRES — BASILIQUE — PARLEMENT
PALAIS DE JUSTICE — PRISON

EDIFICES PUBLIQUES DE QUEBEC



Chaussures, Souliers & Claques

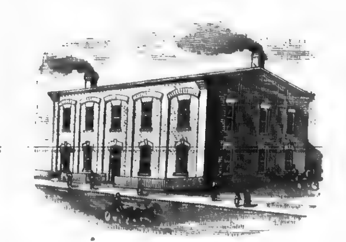
EN GROS SEULEMENT

CAMPBELL & BRODIE

75 & 77, Rue Dalhousie. — QUEBEC

Un grand et complet
Assortiment toujours en mains,
A bons prix.

Un Essai vous convaincra
Que vous devriez toujours
Acheter vos marchandises de NOUS.



Pendant bien des années, la banque, à Québec, s'est développée avec une prudente lenteur, et il nous faut cheminer jusqu'en 1885 pour retrouver un essor marqué dans le mouvement des comptoirs de banque dans la vieille capitale.

Si vraiment l'état des affaires à Québec ne brille pas d'un coloris aussi vif que nous le désirerions, si le développement industriel a des allures pénibles, et s'achemine vers le champ de la prospérité par un sentier ardu, bordé d'épines, d'un autre côté s'est accompli un progrès qu'il n'est pas inutile de signaler.

Ce progrès démontre qu'au fond le nerf de la guerre, s'il n'est pas, autant qu'il le devrait être, utilisé dans les entreprises industrielles et le négoce existe tout de même dans des proportions assez remarquables.

En 1885, nous avions nos vieilles institutions banquières : l'opulente Banque de Montréal, la vénérable Banque de Québec, la Banque Union, la Banque de l'Amérique britannique du Nord, la Banque Nationale et la Banque des Marchands.

Jusque là, pas une de ces banques n'avait songé à ouvrir des comptoirs ou des succursales dans les quartiers de commerce de la ville ; les succursales semblaient réservées exclusivement pour l'extérieur.



UN HABITANT

La Banque Nationale avait été bien souvent priée de fonder une agence dans le quartier commercial et industriel de Saint-Roch, mais, doutant toujours que le temps ne fût pas mûr pour pareille entreprise, elle fit la sourde oreille et resta coite.

Dans le mois de novembre 1885, la Banque du Peuple s'installait à Québec, rue Saint-Pierre, avec M. Barrow comme caissier, et, en même temps, fondait une succursale, rue Saint-Joseph, sur la place de l'Église, dans le bloc Brunet.

Les marchands et les industriels saluèrent l'ouverture du nouveau comptoir avec une satisfaction d'autant plus profonde que, outre les facilités qu'il apportait dans leurs transactions, il donnait un regain d'importance et de prestige à cette partie de la ville.

Le quartier avait sa banque à lui.

Il n'y avait alors de par la ville, dans le quartier, qu'une banque d'épargnes, la Caisse d'Économie, et, d'autre part, la Caisse d'épargnes de la Banque Union à la Haute-Ville, et la Caisse d'Économie à Lévis.

Deux années s'écoulèrent, lorsque ce fut le tour de la Banque Jacques-Cartier de fonder une succursale à Saint-Sauveur, avec M. Narcisse Dion, ancien comptable de la succursale de la Banque du Peuple à Saint-Roch, comme caissier.

En huit ans et quelques mois, Québec aura vu surgir dans son sein neuf nouveaux comptoirs financiers, savoir :

1, Banque du Peuple, bureau principal, rue Saint-Pierre; 2, Banque du Peuple, succursale à Saint-Roch; 3, Banque Nationale, succursale à Saint-Roch; 4, Banque Nationale, succursale à Saint-Sauveur; 5, Banque Nationale, succursale à Saint-Jean; 6, Banque Jacques-Cartier, succursale à Saint-Sauveur; 7, Banque Jacques-Cartier, succursale à Saint-Jean; 8, Caisse d'Économie, succursale à Saint-Sauveur; 9, People's Bank, de Halifax, succursale à Lévis.

C'est-à-dire que, en près de neuf ans, on a trouvé nécessaire de créer à Québec, et dans ces quartiers autres que l'ancien quartier commercial, plus de comptoirs de finances qu'on en a vu s'ouvrir dans la ville pendant un demi-siècle auparavant.

Et, qu'on le remarque bien, tous ces rameaux du tronc principal, destinés à faciliter le crédit, à favoriser l'épargne, croissent avec vigueur et virilité, et le bilan de leurs transactions respectives augmente. Une seule de ces nouvelles agences a déjà en dépôt plus d'un million de dollars. Remarquons aussi que, d'autre part, loin de diminuer, le bilan des banques aînées accuse une augmentation marquée.

Le fait démontre donc d'une façon évidente qu'il y a de l'argent chez nous et que si l'industrie n'est pas en pleine floraison dans notre milieu, c'est moins le numéraire qui nous manque que la manière de nous en servir et l'esprit d'entreprise.

LE PORT DE QUÉBEC ET LE COMMERCE D'EXPORTATION

Le port de Québec, par son étendue, sa profondeur, et ses facilités d'accès à toute heure de marée, en mettant de côté les conditions de travail à bord, jouit d'une réputation aussi méritée qu'universelle.

Il n'est peut-être pas d'autre port de par le monde qui lui puisse être comparé.

Ce fut pendant bien des années le rendez-vous des navires marchands, en même temps qu'il était le chantier de marine par excellence du Canada.

Les navires à voile et à vapeur peuvent y trouver en tout temps un mouillage facile à basse marée, aux quais mêmes qui bordent le port.

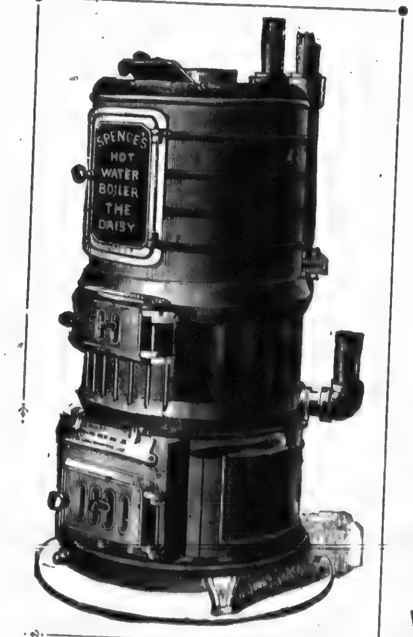
C'est dire qu'autrefois sa clientèle fut énorme.

Des circonstances particulières, la substitution de plus en plus générale de la vapeur à la voile, une concurrence que nous aurons assez de largeur d'esprit pour qualifier de légitime en principe sinon dans ses agissements, les intérêts de syndicats maritimes concentrés sur d'autres points que Québec, ont contribué à lui enlever une forte partie de sa clientèle et de son activité.

Cependant le port de Québec offre encore les mêmes avantages naturels qu'autrefois. Il en offre même d'autres; car, à ces avantages de nature, il a ajouté ceux de grands bassins et d'immenses jetées qui ne constituent encore qu'une partie d'un système plus étendu de constructions, qui sera exécuté au fur et à mesure que le développement du trafic le réclamera. Quiconque

La Fournaise à Eau Chaude







Est excellente pour le Chauffage des Logis, Bureaux, Banques, Ecoles, Eglises, Couvents, Hôpitaux et Bâtisses publiques,
Est reconnue comme très durable, économique et efficace.
Ses principales qualités sont : Circulation parfaite,
Sans friction, assurant ainsi le plus grand montant de chaleur
Avec la plus petite consommation de combustible.

Il n'y a seulement que cinq joints dans la fournaise, ces joints sont finis à la machine et ne peuvent se déranger, car ils sont éloignés du feu et forment ainsi un joint parfaitement étanche.

La "Daisy" se fait en douze grandeurs différentes, qui peuvent être réunies pour chauffer ensemble ou être employées séparément.

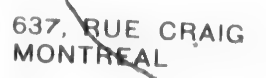
Plus de 20,000 fournaises "Daisy" sont en usage dans le Canada, aussi bien que dans les États-Unis.

Elle est employée dans tous les principaux couvents, églises et institutions religieuses de la Confédération. L'asile de la Longue Pointe est chauffé exclusivement à l'aide de ces fournaises.

Lorsque vous serez décidé à faire poser un appareil de chauffage à eau chaude, renseignez-vous sur la "Daisy," avant de choisir une autre fournaise; elle est fabriquée dans votre province et par vos propres gens.

Descriptions particulières et références sur demande.

WARDEN KING & FILS

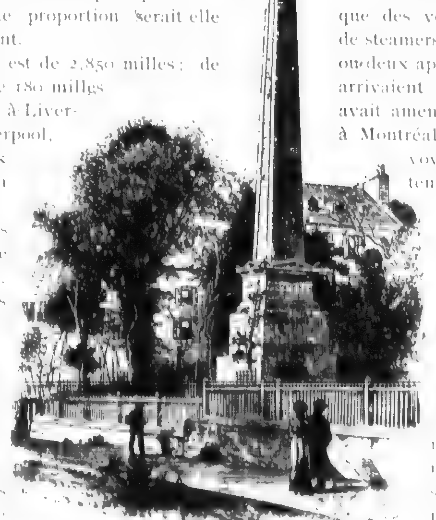


observe et peut lire, à l'aide de la simple logique, dans l'avenir, est à peu près sûr que ces grandes jetées seront un jour couvertes de maints entrepôts et élévateurs, dans lesquels des trains entiers apporteront ou prendront des cargaisons de toutes sortes.

Sur ses deux rives, le port est sillonné par des voies ferrées qui le relient aux quatre points cardinaux du continent et surtout avec l'intérieur du pays. Sa position géographique offre, à notre avis, des facilités telles, que, lorsque son armature d'élévateurs et d'entrepôts sera plus développée, il pourra obtenir une proportion d'au moins trente à quarante pour cent des exportations qui se font du nouveau à l'ancien monde, ce qui donnerait un trafic de vingt à trente pour cent de plus que celui qui se fait aujourd'hui, et encore cette proportion serait elle enlevée au commerce américain seulement.

De Montréal à Liverpool, la distance est de 2,850 milles ; de Québec à Liverpool, cette distance est de 180 milles plus courte, ou 2,670 milles ; de Portland à Liverpool, il y a 2,850 milles ; de Boston à Liverpool, on compte 2,805 milles ; de New York à Liverpool, 3,180 milles. Québec a donc, sur la distance qui sépare ce continent de Liverpool, un gain de 180 milles sur Montréal, comme nous venons de le dire, de 180 milles également sur Portland, de [illegible] milles sur Boston et de 510 milles sur New York. La même raison arithmétique existe en sa faveur pour les autres points d'atterrissage du vieux continent, comme Brest, le Havre, Hambourg.

La distance est une considération naturellement tout à fait sérieuse pour le transport des marchandises, et nous venons de démontrer clairement qu'à ce point de vue l'avantage est du côté du port de Québec.



MONUMENT DE WOLFE ET MONTCALM

Autre point à noter en faveur de notre port.

On a été maintes et maintes fois témoin du fait que des voyageurs et des marchandises débarqués de steamers sur la jetée Louise, et prenant une heure ou deux après un convoi du Pacifique pour l'Ouest, arrivaient à Toronto, alors que le steamer qui les avait amenés d'outre mer était à peine entré en rade à Montréal ; c'est à dire que les marchandises et les voyageurs avaient, dans le même espace de temps, gagné une avance de 333 milles sur le steamer.

Nous comprenons facilement que navires et steamers se rendent aussi loin que possible pour débarquer et voyageurs et cargaisons. Mais que l'on creuse tant que l'on voudra le chenal entre Québec et Montréal, que l'on y fasse toutes les améliorations possibles, on n'empêchera pas qu'un train, partant de Québec, sur la jetée Louise, arrivera à Toronto en même temps et parfois avant qu'un steamer n'arrive de Québec à Montréal. Dans un siècle où l'on essaie par tous les moyens industriels et scientifiques de supprimer

EDMOND BELANGER



29, Rue Notre-Dame

A L'ENSEIGNE
DU CASTOR

Basse-Ville, QUEBEC

MARCHAND DE

NOUVEAUTÉS

HABILLEMENTS FAITS A ORDRE

COUPE GARANTIE

Specialité: Merceries pour Messieurs

FONDÉE en 1880, la maison de commerce de M. EDMOND BÉLANGER est aujourd'hui une des plus solides et des plus connues de Québec. M. Bélanger occupe une superbe bâtisse en pierre de taille à quatre étages, qui attire l'attention des étrangers; l'urbanité et les connaissances de son propriétaire, ainsi que le choix tout à fait particulier qu'il met dans l'achat de ses marchandises, lui ont valu une clientèle nombreuse et sympathique. Les nombreux employés de cette maison populaire, le choix immense de marchandises pour dames et messieurs, et la satisfaction qu'on a toujours en achetant chez M Bélanger, sont une preuve de son succès, et de l'assortiment le plus complet de la ville M Bélanger n'a que des amis et est un homme d'affaires dans la force du mot, Grâce à son énergie, à son travail et à son assiduité aux affaires, on le compte comme un des hommes les plus honorables et les plus remarquables dans le commerce de détail de cette ville

les distances et d'économiser le temps, ce fait-là est de la plus haute importance et ne devrait pas plus longtemps échapper à l'observation des gens d'affaires et des économistes de ce côté-ci et de l'autre côté de l'Atlantique, surtout quand, dans le trafic d'exportation, disons par exemple des céréales et des provisions de bouche, les profits sont souvent calculés par fractions, au moyen d'économies de fret et de main-d'œuvre.



LE CHRONOMÈTRE VU DU BASTION DU PRINCE

Notons encore d'autres points en faveur du port de Québec et ceux-ci ne sont pas les moindres que nous ayons à mettre en relief. L'économie de temps et de distance constitue une considération sérieuse pour la marchandise : le confort, les facilités de transbordement, la salubrité, la fraicheur de la température entrent aussi, avec grande importance, en ligne de compte dans le transport de la marchandise. A Québec, sur la jetée Louise ou dans le voisinage, le parquage du bétail et l'emmagasinage des grains, des produits de laiterie, etc., peuvent se faire en tout temps à l'air frais qui vient des deux bras du fleuve.

Et quand une cargaison de bétail et d'effets susceptibles de fermenter et de se gâter, est à bord, et que le navire part, à peine une heure après que celui-ci a quitté la rade, viennent les grandes brises du fleuve qui va toujours s'élargissant jusqu'au golfe qui porte son nom. Ce sont là des conditions introuvables ailleurs, excepté cependant dans les ports du littoral, et encore tant que le navire n'a pas pris le large, il y est exposé aux inconvénients d'une chaleur torride.

D'ailleurs, l'expérience a déjà surabondamment démontré les avantages exceptionnels du port de Québec au point de vue de la salubrité et des facilités d'embarquement et de débarquement.

Il importe maintenant aux Québecquois de mettre en pratique le système d'association, d'organiser des compagnies d'exportation qui, se piquant d'une légitime et loyale émulation, procureront au port de Québec une clientèle, en dirigeant d'abord de son côté le surplus du trafic qui se fait par la voie du Saint-Laurent. Les



IS

NIA."

CURE

QUÉBEC, VUE DE LA POINTE LEVIS

J. B. RENAUD & CIE

Nos. 126-140, Rue St-Paul

FONDÉE en 1845 par MM. Louis et Jean-Baptiste Renaud, cette maison prospère, qui est aussi l'une des plus grandes du Canada, continua les affaires, jusqu'en 1878, sous cette raison sociale ; à cette époque, la société fut dissoute et MM. Victor Chateauvert et Gaspard Lemoine furent appelés à former une nouvelle société avec M. J. B. Renaud. A la mort de M. J. B. Renaud, en 1884, MM. Chateauvert et Lemoine continuèrent les affaires et sont aujourd'hui les seuls propriétaires de ce vaste établissement qui couvre une superficie de 52,000 pieds carrés. M. Chateauvert est membre du Parlement provincial, ex-président de la Chambre de Commerce, membre de la Commission du Havre, et un des citoyens les plus respectés de Québec. M. Lemoine, lui aussi, occupe plusieurs positions importantes dans le monde des finances, étant directeur du chemin de fer du Lac Saint-Jean, de la Compagnie des Chars urbains, de la Société des Constructions permanentes de Québec et directeur de la Banque de Québec.

NEGOCIANTS EN GROS

Farines, Grains, Moulées, Lard, Jambons, Saindoux, Poisson, Huile de Poisson, Platre à Terre, Sucre d'Erable

Acheteurs et Exportateurs

Beurre et Fromage

barges à vapeur, qui viennent chargées de grain de Chicago, Duluth, Port-Arthur et d'ailleurs, peuvent se rendre jusqu'à Québec à aussi bon marché qu'à Montréal même ; si, toutefois, il pouvait y avoir une différence dans les taux de fret, cette différence serait à peine sensible. Ces barges pourraient remonter le Saint-Laurent avec le fret de steamers océaniques pris à Québec même. Il est bien entendu qu'elles trouveraient un avantage notable dans cette opération, et les propriétaires de ces barges ne l'ignorent pas eux-mêmes; ils savent parfaitement que le transport du grain et des marchandises par eau est encore le plus économique qui existe et qu'il défie, sous ce rapport, la concurrence des chemins de fer.

En signalant plus particulièrement aujourd'hui au monde commercial les avantages que présente à tous égards le port de Québec, l'idée n'est pas de vouloir faire pièce à la concurrence, mais d'attirer l'attention sur nous et d'essayer d'arriver à faire prendre, à une notable partie du trafic de l'ouest américain, la route du Saint-Laurent, et, comme station principale avant la mer, le port de Québec.

Nous voulons imprimer chez les gens d'affaires la conviction parfaite qu'il est de leur devoir comme Canadiens et de leur avantage comme négociants, d'aider de toutes façons à développer le commerce du port de Québec, pour les raisons susdites. Non seulement le port, mais le Canada entier aussi en profitera.

Quant à nous, nous sommes bien convaincu que l'on y reviendra un jour forcément. Alors que le trafic, après avoir distribué un peu son patronage jusqu'à la tête du lac Ontario, commencera à se sentir à l'étroit, on viendra redemander au port de la vieille capitale sa large hospitalité d'autrefois. On réalisera alors le fait que, après tout, il n'y a vraiment qu'un seul grand port maritime sur le Saint-Laurent, et que ce port est celui de Québec.

Nous empruntons à une compilation statistique de M. Elz. Giroux, N.P., du service des douanes à Québec, les renseignements suivants :

TABLEAU DES ENTRÉES ET SORTIES DE NAVIRES DU PORT DE QUÉBEC, DEPUIS 1849 JUSQU'À 1893 INCLUSIVEMENT.

Année	Entrées	Sorties	Année	Entrées	Sorties	Année	Entrées	Sorties	Année	Entrées	Sorties	Année	Entrées	Sorties
1849	1184	1243	1858	1007	1058	1867	1211	1252	1876	976	987	1885	580	579
1850	1196	1275	1859	970	1051	*1868	958	1038	1877	982	992	1886	501	484
1851	1300	1394	1860	1252	1293	1869	993	993	1878	666	672	1887	477	466
1852	1234	1270	1861	1571	1534	1870	1001	1007	1879	625	640	1888	412	425
1853	1351	1406	1862	1347	1319	1871	886	899	1880	849	842	1889	509	478
1854	1416	1558	1863	1661	1785	1872	1013	1030	1881	678	720	1890	480	458
1855	750	853	1864	1425	1561	1873	892	875	1882	610	620	1891	881	328
1856	1006	1083	1865	1396	1517	1874	1018	1050	1883	713	702	1892	473	414
1857	1283	1355	1866	1300	1410	1875	823	819	1884	564	565	1893	431	345

* Jusqu'en 1867 inclusivement, époque de la Confédération, les données statistiques comprennent les navires faisant le trafic entre Québec et les Provinces Maritimes *et vice versâ*, mais pas pour les années suivantes.

LE PONT, LE CHEMIN DE FER DE PARRY-SOUND ET LE SERVICE DES STEAMERS RAPIDES

Trois grands projets sont en ce moment sur le tapis, avec Québec comme objectif central commun : le pont sur le Saint-Laurent à Québec, le chemin de fer de Québec à Parry-Sound, et le service de steamers transatlantiques rapides avec terminus à Québec.

Leur importance, pour Québec et le pays, est grande ; leur portée est incalculable pour l'avenir de la capitale et l'utilisation de son port unique, pour le commerce d'exportation, pour l'exploitation de ses ressources naturelles sous forme de produits forestiers et minéraux, et des pouvoirs d'eau puissants qui se trouvent dans un rayon d'une moyenne de trente milles autour de la ville, comme d'ailleurs nous l'avons déjà dit plus haut.

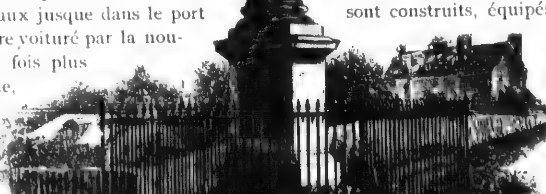
Les steamers rapides nous donneront un avantage d'au moins vingt-quatre heures sur New-York ; le chemin de fer de Québec et Parry-Sound offrira au trafic des lacs et de l'ouest américain et canadien, un raccourci de plus de 800 milles *viâ* Québec et Liverpool sur New-York, sans oublier l'avantage, pour les navires des lacs, de pouvoir transporter des cargaisons complètes par les canaux jusque dans le port de Parry-Sound, et, pour le fret, d'être voituré par la nouvelle voie ferrée, en quantité deux fois plus considérable que par toute autre voie, sur la baie Géorgienne, vu l'égalité de niveau du tracé du chemin sur tout son parcours.

Comme le chemin de fer de Québec et Parry-Sound est l'un des projets les plus importants dont les Québecois aient été saisis depuis cinquante ans, il est donc tout à fait opportun de lui donner ici quelque attention et de démontrer l'influence énorme qu'il est destiné à avoir sur le développement agricole et industriel du nord de la province de Québec, sur l'influence qu'incontestablement il exercera sur le commerce de l'ouest, tant américain que canadien, au bénéfice du Canada, et sur le magnifique rôle de tributaire qu'il est appelé à jouer dans notre système de grandes voies ferrées transcontinentales et autres.

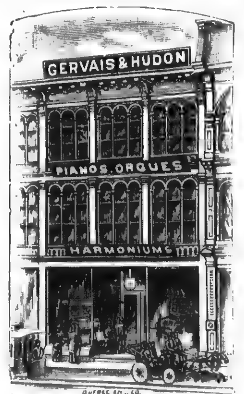
La charte de la compagnie du chemin de fer du Grand-Nord date de 1892 ; c'est une charte fédérale, désignée dans les statuts sous le titre de 55-56 Vict., chap. 40.

Cette charte autorisait la construction d'un chemin de fer à partir de la petite ville de Hawkesbury, dans la province d'Ontario, y compris celle d'un pont sur l'Ottawa, près de la ville, jusqu'à un certain endroit du chemin de fer de Québec et lac Saint-Jean, dans le voisinage de Québec ; c'était un parcours d'environ 226 milles, dont 116 milles sont construits, équipés et acceptés par le gouvernement d'Ottawa et celui de Québec.

Aujourd'hui, on a l'intention d'en construire 110 milles de plus ; par ce moyen, et en utilisant 58 milles du chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean et 40 milles du chemin de fer des Basses-Laurentides, on



LIEU OÙ LE GÉNÉRAL WOLFE TOMBA



GERVAIS, HUDON & CIE

IMPORTATEURS d'Instruments de Musique

DE FRANCE, D'ALLEMAGNE, DES ETATS-UNIS ET DE FABRIQUE CANADIENNE

PIANOS:

HEINTZMAN & CIE
WM. BELL & CIE
CIE "DOMINION."
DECKER BROS. N.Y.
SCHIEDMAYER, Etc.

HARMONIUMS:

WM. BELL & CIE
CIE "DOMINION."
DOHERTY & CIE
BURDET & CIE
SCHIEDMAYER, Etc.

Machines à Coudre: NEW WILLIAMS, LE DAVIS (à entrainement vertical)

COFFRES DE SURETÉ, (SAFES) :=: VITRINES POUR COMPTOIR

LES DERNIÈRES PUBLICATIONS MUSICALES RECUES CHAQUE SEMAINE

177, RUE ST-JOSEPH (ST-ROCH), QUEBEC

TOUS nos instruments de musique seront faits spécialement pour l'exposition, et les prix seront les mêmes qu'avant

Quoique nous recevions au-delà de 100 de ces instruments, le public devra se hâter de même de venir faire son choix vu que cette quantité ne sera probablement pas suffisante pour les commandes que nous recevrons



Telephone 278

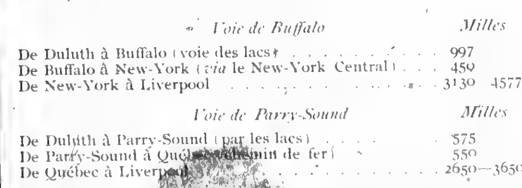
relierait la ville de Québec à Hawkesbury. En cet endroit, la ligne se souderait au chemin de fer Canada Atlantique jusqu'à Ottawa, et de là, par son prolongement naturel, le chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, elle s'étendrait jusqu'à ce dernier point sur les bords de la baie Géorgienne.

L'étendue totale de cette grande artère serait de 550 milles, dont 226 milles dans la province de Québec, sur lesquels 116 milles sont déjà construits ; il reste donc deux vides à combler sur le parcours entre Québec et Hawkesbury, l'un de 75 milles et l'autre de 35 milles.

VUE PRISE DES FORTIFICATIONS. *(Du G.T.R. "Pen and Sunlight Sketches")*

Appelons désormais la future ligne "le Québec et Parry-Sound."

Lorsque le chemin sera terminé, ce qui, osons l'espérer, ne tardera pas à arriver, il offrira un raccourci de 800 milles entre Duluth et Liverpool, sur la voie des lacs, de Buffalo et de New-York, savoir :



Voie de Buffalo	*Milles*	
De Duluth à Buffalo (voie des lacs)	997	
De Buffalo à New-York (*via* le New-York Central)	450	
De New-York à Liverpool	3130	4577

Voie de Parry-Sound	*Milles*	
De Duluth à Parry-Sound (par les lacs)	575	
De Parry-Sound à Québec (chemin de fer)	550	
De Québec à Liverpool	2650	3650

Différence en faveur de la route canadienne: 802 milles.

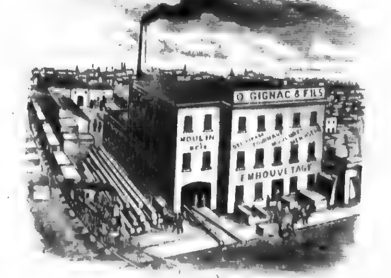
Parry-Sound, qui est situé environ à mi-chemin entre Duluth et Buffalo, offre le meilleur havre de toute la baie Georgienne, sur le lac Huron. Il forme une belle échancrure dans les terres, a beaucoup de profondeur et se trouve directement sur la route des navires qui viennent de Duluth, Chicago, etc. Le gros du commerce des lacs prend aujourd'hui la route de Buffalo. La partie de ce trafic qui vient au Canada prend les trains du Grand Tronc à Collingwood et du Pacifique à Owen-Sound, sur la baie Georgienne. Parry-Sound est de 120 milles plus près de Montréal et de Québec que ces deux endroits ; et le pays, à partir de là, offre un niveau tellement régulier et favorable, que les trains peuvent hâler à la fois près d'une moitié plus de marchandises que par la voie d'Owen-Sound et de Collingwood.



Téléphone 376

O. GIGNAC & FILS

OUVRAGES EN BOIS
DE TOUTES SORTES



PORTES, CHASSIS,
FENETRES, PERSIENNES,
DECOUPAGE, Etc., Etc.

= Spécialité : Moulures =

MOULINS ET SCIERIES :

Medaille, Exposition de Londres, 1886
Diplome, Exposition d'Anvers, 1885
Médailles et Diplomes, Exposition de Québec, 1887

149, rue du Prince Edouard

BUREAU : 12, rue des Commissaires, QUEBEC

Il y a donc de ce côté-là des avantages qui commandent la clientèle et une diversion notable du trafic de Duluth et Chicago du côté du territoire canadien par la voie du Québec et Parry-Sound.

Entre Parry-Sound et Ottawa existe une énorme étendue de forêts de pins encore inexploitées, inaccessibles par eau et que la nouvelle ligne traversera. A Arnprior, Renfrew, Ottawa et Hawkesbury, le Québec et Parry-Sound ne peut manquer d'être alimenté par les produits des grandes scieries de ces différents centres ; le Canada Atlantique contrôle déjà tout le fret du bois à Ottawa. On se figurera l'importance de ce fait pour Québec lorsqu'on apprendra, si on ne le sait déjà, que près des deux tiers du commerce d'exportation du bois de Québec se fait de Montréal par des marchands de Québec même, et que le bilan des exportations de bois de Montréal en 1892 s'est élevé à 172,000,000 pieds contre Québec, 123,000,000 pieds.

LA CITADELLE ET LES GLACIS [illegible]

Le Canada Atlantique s'est entendu avec le Grand Nord pour arranger les prix du fret de façon à diriger ce trafic sur Québec, lorsque le Québec et Parry-Sound sera complété

La production du bois de construction dans les scieries d'Ottawa et du voisinage en 1893 a été comme suit

Ottawa. Booth, Brownson et Weston, Gilmour et Hughston, Buell, Hurdman et Cie, W. C. Edwards, N. et B. Conroy . 300,000,000 pieds

Arnprior. McLachlin Frères, J. et R. Gillis, Gillis Frères . 130,000,000 pieds

Hawkesbury et Rockland Hawkesbury Lumber Co., W. C. Edwards et Cie, diverses scieries 110,000,000 pieds

Total, 540,000,000 pieds.

Cette énorme quantité de bois représente 45,000 chars. S'il n'y avait qu'un tiers de cette quantité dirigé sur Québec, cela donnerait $270,000 de fret, c'est à dire un bon revenu déjà pour le chemin de fer projeté

Le bois de construction représente la moitié du fret du Canada Atlantique ; ce chemin de fer en a voituré, l'an dernier, 175,000,000 pieds

Dans la province de Québec, à partir de Grenville, en face de Hawkesbury, le "Québec et Parry-Sound" traversera Saint-Jérôme, Sainte-Julienne, Saint-Tite et bien d'autres paroisses et campagnes populeuses et bien cultivées qui sont éloignées aujourd'hui des communications régulières par voie ferrée, puis ira se relier à Trois-Rivières ; le cas est prévu.

Tout ceci n'a trait qu'au trafic local sur différents points de la grande ligne. Maintenant que dire du trafic de l'ouest américain et de l'ouest canadien qui se prévaudrait des avantages offerts par le "Québec et Parry-Sound."



VUE DE LA RUE DE LA FABRIQUE, DANS LA DIRECTION DE BEAUPORT

(Du G. T. R. "Pen and Sunlight Sketches")

Les données statistiques suivantes, empruntées aux rapports annuels des chambres de commerce de Duluth, Buffalo et Montréal, permettront aux gens d'affaires de Québec d'ouvrir les yeux sur les perspectives que nous offrirait le chemin de fer.

En 1892, le canal du Saut Sainte-Marie a vu passer 11,214,000 tonnes de fret.

A Montréal, le trafic du port a été cette année-là de 1,151,777 tonnes.

Le canal du Saut Sainte-Marie aura bientôt une profondeur de 20 à 21 pieds d'eau ; les bas-fonds de la rivière Sainte-Claire sur la route de Buffalo sont à une profondeur de 16 pieds, et, pendant une grande partie de la saison, il n'y a pas plus de quinze pieds d'eau dans l'endroit. En sorte qu'un vaisseau portant 4,000 tonnes de marchandises, avec un tirant de 21 pieds d'eau à Parry-Sound, ne peut certainement pas porter plus de 2,000 tonnes, s'il veut passer les bas-fonds de la rivière Sainte-Claire avec leurs 16 pieds d'eau.

Le commerce de Duluth, y compris celui de Superior City en face, en 1892, donne les chiffres suivants : Vaisseaux, entrés et sortis, 5,422, 6,307,159 tonnes ; arrivages de blé, 36,660,572 minots, arrivages de farine, 5,013,836 barils ou 25,000,000 minots.

La population de Duluth en 1880 était de 3,470, en 1885, de 18,000, en 1891, de 46,000 et en 1892, de 57,500 habitants. Durant cette période, la valeur de la propriété de la ville a augmenté de $791,000 à $35,000,000.



AU BON MARCHÉ

N. GARNEAU & CIE

Coin des rues St-Jean et Collins — HAUTE-VILLE

(Maison fondée en 1878)

Gants de Kid

Cachemire Noir, Soie

HABILLEMENTS FAITS SUR COMMANDE, DEPUIS $7.50

POUR MM. LES MEMBRES DU CLERGÉ:

• • **Soutanes, Douillettes, Toile, etc., etc.**

POUR BICYCLISTES:

• • **Vareuses, Ceintures, Bas, etc.**

CETTE maison, qui compte maintenant dix sept ans d'existence, a toujours marché de progrès en progrès et jouit, dans tout le pays, d'une haute réputation d'honorabilité justement acquise par l'attention constante qu'elle a toujours apportée à donner complète satisfaction à ses nombreux clients, et mérite à juste titre la confiance illimitée dont elle a toujours joui. Aussi, nous sommes certains que le nombreux public qui visitera Québec pendant l'Exposition Provinciale rendra une visite au BON MARCHÉ. Il peut être certain d'avance qu'il trouvera dans cet établissement des marchandises pouvant satisfaire les goûts les plus délicats, et cela à des prix défiant toute concurrence. MM. N. GARNEAU & CIE, achetant leurs effets *argent comptant*, et directement des centres de production, sont en position de vendre à meilleur marché que n'importe qui. Les marchandises sont vendues à prix fixe et sont marquées en chiffres ordinaires.

Le taux moyen du fret par les lacs de Duluth à Buffalo, en 1892, a été de $3\frac{1}{2}$ centins par minot pour le blé et le maïs, et de Buffalo jusqu'à New-York, par les canaux, de $3\frac{1}{2}$ centins par minot, en dehors des frais des élévateurs.

La capacité des élévateurs de grain à Duluth, en 1880, était de 560,000 minots, et en 1892, elle était de 21,300,000 minots.

Le trafic du canal du Saut Sainte-Marie, en 1892, a été comme suit : Nombre de vaisseaux allant ou venant, 12,580 ; tonnage, 10,647,203 tonnes ; tonnage des marchandises, 11,214,333 tonnes ; grain, 42,661,000 minots ; minerai de fer, 4,901,000 tonnes ; farine, 5,418,000 barils.



GRANDE ALLÉE ET PORTE ST-LOUIS. *(Du G. T. R. "Pen and Sunlight Sketches")*

Le nombre de vaisseaux arrivés et acquittés à Buffalo, en 1892, a été de 11,479 ; tonnage, 9,560,000 tonnes ; arrivages de grains par les lacs, 133,000,000 minots ; arrivages de farine, 9,746,000 barils ou 48,000,000 minots ; expéditions de grain de Buffalo par voie ferrée, 86,142,000 minots ; expéditions de grain de Buffalo par canal, 31,600,000 minots ; exportation de grains et céréales de New-York, 104,027,000 minots ; capacité des élévateurs à Buffalo, 15,130,000 minots.

Arrivages des navires océaniques à Montréal en 1893, 804, représentant 1,151,777 tonnes. On ne donne pas les sorties. Exportation de grains, 22,565,000 minots ; exportations de farine, 647,784 barils ou 3,200,000 minots.

Londres est à la tête du monde comme marine marchande. Les vaisseaux du monde entier remontent la Tamise ; cependant le tonnage du port de Londres, en 1892, port qui est ouvert 365 jours par année, quoique atteignant le chiffre énorme de 13,141,000 tonnes, n'a pas beaucoup dépassé celui du canal du Saut Sainte Marie, qui n'est ouvert que sept mois de l'année, non plus que celui de Buffalo qui a été de 9,500,000 tonnes, durant une saison d'également sept mois.

Naturellement, les Américains ont déjà vu et voient plus que jamais la concurrence qui les menace du côté du Canada, et nombre de projets de canaux profonds chez eux sont sur le tapis. Mais il est une chose qu'ils ne réussiront jamais à faire oublier au trafic, c'est que le Canada offrira toujours l'avantage d'un raccourci énorme entre les lacs et l'Europe, une économie notable

L'ÉTABLISSEMENT bien connu de MM. Jos. HAMEL & CIE se trouve sur la rue Dalhousie et occupe un espace de 80 x 90 pieds.

Établie en 1836, cette maison n'a fait que marcher de progrès en progrès ; elle possède aujourd'hui le plus grand magasin de tapis du Dominion, et garde le plus grand assortiment de Bruxelles, de Wiltons et de prélarts de l'Amérique. Ce dernier magasin se trouve séparé de la maison de gros et est situé au No 62, Côte de la Montagne.

MM. Hamel ont aussi un bureau d'affaires à Montréal, requis par la nombreuse clientèle qu'ils ont dans cette ville et dans l'ouest, et emploient trente-six commis, dont dix commis voyageurs. C'est une des maisons de commerce qui font honneur à notre ville et elle mérite la confiance et le patronage que lui accorde sa nombreuse clientèle.

dans le fret des lacs, un halage plus considérable de marchandises, grâce à un terrain propice, et à l'admission facile dans le port de Parry-Sound des vaisseaux de gros tonnage.

Il est incontestable que le trafic de l'ouest américain devra, pour une portion notable, prendre la voie canadienne du "Québec et Parry-Sound ;" le fait est tellement sûr, que l'on peut fixer cet évènement à la date même où le chemin de fer sera ouvert et organisé sur tout son parcours.

Une diversion seulement de 10% de cet énorme trafic doublerait de suite la somme du trafic qui se fait aujourd'hui par le St-Laurent.

Il va sans dire qu'il n'y a pas que les Américains qui ont vu avec inquiétude la future concurrence du Canada ; des compagnies de chemin de fer au Canada ont jeté aussi un cri accentué d'alarme, parce qu'elles ont cru voir dans le "Québec et Parry-Sound" un concurrent qui allait absorber une forte partie de leur trafic.

Résidence de Champlain

Le même cri d'alarme se fit entendre un jour, lorsque le Pacifique se mit en frais de construire une voie parallèle à celle du Grand Tronc entre Montréal et Détroit. Le Grand Tronc cria à la ruine. Que s'est-il produit? Au lieu de diminuer, les recettes du Grand Tronc sont allées en augmentant. En 1884, les recettes brutes étaient de $14,477,000 ; en 1892, elles étaient de $17,761,000 ; et en 1892, les recettes brutes du Pacifique provenant du territoire voisin de celui traversé par le Grand Tronc, étaient de $20,789,000.

Il serait inexact et injuste de croire que le "Québec et Parry-Sound" deviendrait un concurrent formidable des voies ferrées canadiennes, pour la raison bien simple qu'il ne fera que traverser un pays et des localités où il n'y a pas de chemins de fer et dont le trafic prend aujourd'hui la route de ports américains.

De Québec à Hawkesbury, la voie traversera une région bien peuplée, mais située à grande distance des autres chemins de fer ; elle bénéficiera du trafic de cette région et ne fera que l'activer en le développant. Par action reflexe, le commerce général du Canada et les compagnies de transport s'en ressentiront.

Le "Québec et Parry-Sound," loin d'être un concurrent, ne sera qu'un engin additionnel dans l'organisation commerciale et industrielle du pays. S'il traversait un pays désert, on pourrait douter un peu de son succès. Mais le pays qu'il est destiné à alimenter est déjà abondamment peuplé et bien cultivé ; d'un côté, il débouche sur le Saint-Laurent, de l'autre sur le lac Huron ; il a donc lieu pour lui d'espérer faire d'aussi bonnes affaires que le Chemin de fer du Nord, qui traverse un pays analogue sur le bord du fleuve et qui a pu payer l'intérêt de ses bons depuis le commencement. Les rapports du Gouvernement nous apprennent que le Chemin de fer du Nord, en 1885, alors voie ferrée indépendante, a eu $584,132 de recettes avec une dépense de $346,555, ce qui lui laissait un profit de $1,137 par mille.

THIBAUDEAU BROS & CO.
MONTREAL, P.Q.

ALF. THIBAUDEAU — GEO. LARUE
R. AUDETTE — R. LARUE

THIBAUDEAU BROS & CO.
LONDON, ENGLAND

THIBAUDEAU FRERES & CIE



IMPORTERS AND DEALERS IN

General Dry Goods

WHOLESALE ONLY

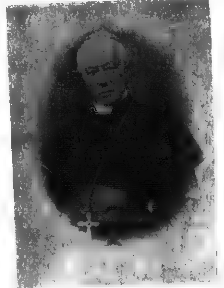
BLOCK FACING DALHOUSIE, DU PORCHE, UNION STREETS
and FINLAY MARKET PLACE



Le gouvernement fédéral a subventionné le chemin de fer du Grand-Nord et a déclaré, dans le statut, que ce chemin de fer est une entreprise destinée à bénéficier à tout le pays.

Mais l'entreprise dont l'exécution sans délai est de haute urgence est la construction d'un pont de chemin de fer sur le Saint-Laurent à Québec. Sans communication facile et économique avec la rive opposée, Québec est à la merci de la position la plus désavantageuse au point de vue du trafic. La ville, telle qu'elle est située, occupe un promontoire isolé et n'offre pas de service concurrent pour le transport des marchandises, et, par conséquent, l'expédition des marchandises de Montréal à Québec se fait à un taux comparativement plus élevé qu'entre deux autres points situés à égale distance ailleurs. Il en coûte autant, et plus même, pour faire passer le fleuve à un baril de farine à Québec que pour expédier le même baril de Toronto à Halifax.

HON J A CHAPLEAU
LT GOUVERNEUR DE LA PROVINCE DE QUÉBEC



SON ÉMINENCE LE CARDINAL TASCHEREAU

Combien de fois n'est-il pas arrivé que des entrepreneurs de couvents, d'églises ou autres constructions à quelques lieues seulement de Lévis, ont dû envoyer sur les lieux les matériaux de construction par chemin de fer jusqu'à Montréal et de là, par la rive sud, jusqu'à Lévis, parce que ce long détour leur était moins dispendieux que le passage du fleuve avec ses transbordements.

N'est-ce pas là une situation non seulement anormale, mais souverainement ridicule, pour une ville comme Québec? Les Québecois peuvent-ils la tolérer plus longtemps, sans s'exposer à devenir la fable de tous les gens qui ont tant soit peu l'intelligence des affaires? Lorsqu'un pont de chemin de fer sera jeté sur le Saint-Laurent à Québec, nous verrons l'Intercolonial, le Grand Tronc, le Québec Central, le futur Montréal et Sorel transférer leurs quartiers généraux à Québec, terminus, bureaux, usines, et, avec les usines, des centaines de familles d'ouvriers. Cette installation se fera surtout du côté de Saint Sauveur, Stadacona et Limoilou. S'imagine-t-on quelle somme d'activité un pont de chemin de fer sur le fleuve apporterait à la ville et surtout le long des grandes jetées du havre !

Les résultats de la construction d'un pont de chemin de fer sur le Saint-Laurent à Québec, pour la ville, sont incalculables, et, comme le disait quelqu'un, si, pour le construire, il devenait nécessaire d'hypothéquer toutes les maisons, la ville, les citoyens ne devraient pas hésiter un seul instant à faire ce sacrifice.

Le pont en premier lieu, le chemin de fer de Québec à Parry-Sound et le service des steamers océaniques rapides, voilà une trinité d'entreprises qui doit absorber, dès aujourd'hui, toute l'attention de tous les Québecois et les trouver unis comme un seul homme dans tout ce qui sera de nature à en hâter l'accomplissement.

N. LEVASSEUR

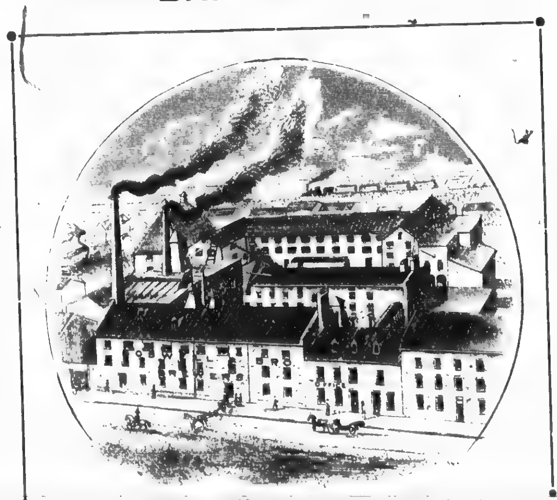
BOSWELL & FRERES

BRASSEURS

PARMI les Brasseries de Québec, il nous fait plaisir de mentionner l'établissement si bien connu de BOSWELL & FRÈRES.

Leur brasserie est la première établie dans l'ancienne capitale, et l'une des plus anciennes et des plus considérables de la Province. Faire l'histoire de cette brasserie serait presque faire l'histoire de l'industrie de la fabrication de la bière au pays.

Ce serait très intéressant de faire l'histoire du site qu'occupe l'établissement. Les bâtisses, à l'encoignure des rues Saint-Valier et Saint-Nicholas, couvrent près du quart du carré, et sont parfaitement adaptées au commerce qu'on y fait. La brasserie proprement dite contient l'outillage et les machines les plus modernes et les plus complètes pour la fabrication de la bière et du porter des meilleures qualités. On suit le mode *Benton* de fabrication, et c'est le seul établissement du pays qui suive cet excellent système.



Les frères Boswell n'emploient que les meilleurs houblons d'Angleterre et de Bavière, et le meilleur orge du Canada, et dire qu'il est impossible de surpasser l'excellence de leurs bières et porter, n'est que répéter l'opinion unanime de ceux qui ont dégusté leurs produits. La pureté et le goût délicat des produits portant leur marque sont reconnus par les juges compétents pour être insurpassables. La concurrence dans le commerce de bière est très vive à Québec, toutes les grandes brasseries du pays ayant des agents ici. Cependant, en dépit de ce fait, l'immense établissement des frères Boswell a combattu cette concurrence avec succès, et non seulement il contrôle le commerce local, mais il fait de forts envois dans le voisinage, et y maintient des agents. Environ une cinquantaine de personnes trouvent de l'emploi dans cette brasserie, outre un certain nombre de charretiers, et les brasseurs sont de véritables experts aussi habiles qu'il soit possible de rencontrer. Les affaires sont conduites suivant un système parfait, qui permet de suivre la trace de chaque *curée*, et ainsi on peut facilement prendre les précautions nécessaires pour fabriquer un produit aussi parfait que possible, perfection très appréciée du consommateur.

WM. McWILLIAM



PRACTICAL CONFECTIONER

. . . . WEDDING LUNCHES

Balls and Parties of all kinds supplied all over the country.

ICE CREAMS, BONBONS, CHOCOLATE, CAKES.

Candies of all kinds always on hand, and made to order on short notice.

WEDDING CAKES made to order

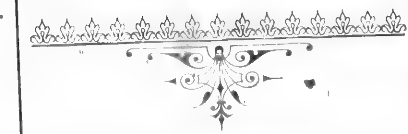
136 AND 138 ST. JOHN STREET, QUEBEC

Telephones, 237 and 1056

EXPOSITION DE QUEBEC



Programme Officiel



10 AU 15 SEPTEMBRE

1894

(Voir pages 51, 53, 55, 57, 59, 61)

PROGRAMME

Lundi 10 Septembre

MATIN

Ouverture des terrains de l'Exposition au public

Musique par une Fanfare

APRES-MIDI

Grande Joute de Crosse par le club "Capital" d'Ottawa, champion du monde, et le club "Québec," champion intermédiaire en perspective, à 3 h. 30, sur le terrain du Q.A.A.A., Grande Allée.

Ascension en Ballon et descente en Parachute sur les terrains de l'Exposition.

Musique par la fanfare des Bohémiens Hongrois

SOIR

Concert par la fanfare des Bohémiens Hongrois, et grand déploiement de pièces pyrotechniques par la maison Paine & Sons, de New York.

Académie de Musique

PROGRAMME—suite

Mardi 11 Septembre

JOURNÉE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

MATIN

Musique par la fanfare de l'artillerie Royale (batterie B)

Ouverture d'amusements variés

APRÈS-MIDI

2 heures

Ouverture officielle de l'Exposition Provinciale par Son Excellence le Gouverneur Général, Lord Aberdeen

Musique

Ascension en Ballon et descente en Parachute

SOIR

Brillante illumination à l'électricité des terrains et bâtisses de l'Exposition

Concert promenade par la fanfare des Bohémiens Hongrois

Feu d'artifice par la maison Paine & Sons de New-York

Académie de Musique

PROGRAMME—suite

Mercredi 12 Septembre

Jour de fête civique par proclamation de Son Honneur le Maire de Québec

MATIN

Parade et inspection de la Brigade du Feu de Québec

Musique par la fanfare de l'Union Musicale

APRÈS-MIDI

3 heures

Grande réunion et course des bicyclistes du Canada sur le terrain du Q.A.A.A. Grande Allée

Ascension en Ballon et descente en Parachute

Musique

Parade des animaux ayant gagné des prix

Adresse par Son Honneur le Lieutenant Gouverneur de la Province

SOIR

Illumination des vaisseaux de guerre dans le Port

Feu d'artifice par la maison Paine & Sons de New-York

Académie de Musique

PROGRAMME—suite

Jeudi 13 Septembre

Grande revue des marins des navires de guerre dans le port, et des militaires du camp de Lévis
Musique par les fanfares de l'Artillerie Royale et des Bohémiens Hongrois

APRÈS-MIDI

2 heures
Premières Grandes Courses et jeux annuels de l'Association Athlétique de Québec (Q.A.A.A.) sur leur terrain, Grande-Allée
Parade des animaux ayant gagné des prix
Ascension en Ballon
Exercice au gros Canon par des détachements de l'Artillerie Royale Canadienne

SOIR

Feu d'artifice par la maison Paine & Sons
Concert-promenade par la fanfare des Bohémiens Hongrois
Académie de Musique

La maison McCall, Shehyn & Cie a été fondée en 1855, et est une des plus anciennes du Canada.

Les bâtiments occupés par cette importante maison sont situés au coin des rues Saint-Pierre et de la Côte-de-la-Montagne, et comprennent un superbe bloc en pierre de taille à quatre étages, de 90 x 40 pieds.

Le nombreux personnel de MM. McCall, Shehyn & Cie, se compose d'hommes compétents qui savent donner satisfaction à leur excellente clientèle et faire une réputation justement méritée au commerce de gros de Québec.

L'honorable Joseph Shehyn, le fondateur de cet établissement, est un des hommes les plus respectés de la ville de Québec, et représente la division électorale de Québec-Est au parlement local. Il a aussi occupé avec talent la position difficile de trésorier-provincial, et est un de ces hommes qui sont toujours disposés à aider toute entreprise qui a pour but le progrès et la prospérité de la vieille cité de Champlain



PROGRAMME—suite

Vendredi 14 Septembre

JOUR DES FERMIERS

MATIN

Musique sur le terrain de l'Exposition
Visite aux différentes bâtisses et au Musée Historique

APRÈS-MIDI

Grande parade des animaux ayant gagné des prix
Ascension en Ballon et descente en Parachute
Musique

SOIR

Illumination des bâtisses et terrains à l'électricité
Concert par une Fanfare
Feu d'artifice par la maison Paine & Sons
Académie de Musique

PROGRAMME—suite

Samedi 15 Septembre

MATIN

Musique par la fanfare des Bohémiens Hongrois

Visite au Musée Historique

APRÈS-MIDI

3 h. 30

Grande Joute de Crosse entre le club "Shamrock" de Montréal, futur champion du monde, et le club "Québec," champion intermédiaire en perspective, deux heures de joute, beau temps ou mauvais temps

SOIR

Académie de Musique





nd well

$3.00

l Bell
n

Stairs

RRY

PROGRAMME

Courses d'Automne

HYPPODROME ST-CHARLES

LUNDI, MARDI ET MERCREDI
10, 11 et 12 Septembre

Premier Jour le 10

Classe des 3 minutes ouverte au club
Bourse $200.00
Course au galop ¾ de mille 2 dans 3
Bourse $150.00
Classe des 3 minutes ouverte à tous
Bourse $300.00

Deuxième Jour le 11

Poulains de un an (Trot ou amble)
Bourse $200.00
Classe de 2.27
Bourse $200.00
Poulains de 3 ans (1891) éligibles dans les 3 minutes
Bourse $300.00

Troisième Jour le 12

Classe de 2.35
Bourse $200.00
Course au galop un mille
Bourse $150.00
Course ouverte à tous (Trot ou amble)
Bourse $400.00



THE ROSSIN HOUSE

COR. KING AND YORK STS.

ONLY TWO BLOCKS FROM UNION RAILWAY STATION
——CONVENIENT TO STEAMBOAT LANDINGS

REMODELED AND REFURNISHED

The most complete, luxurious, and liberally managed Hotel in Ontario.
Passenger and Baggage Elevators running day and night.
Fire Escape Balconies from every floor.
Prices graduated according to location of Room.



ST. LAWRENCE HALL

MONTREAL, CANADA

LOCATION CENTRAL

Possessing all the modern improvements necessary to make it a first-class Hotel in every respect.

HENRY HOGAN
Proprietor

JOHN FISHER & SONS
HUDDERSFIELD
LONDON
GLASGOW
BELFAST



JOHN FISHER, SON & CO.
MONTREAL
TORONTO
QUEBEC

JOHN FISHER, SON & CO.

FABRICANTS DE

Tweeds et Serges



ET IMPORTATEURS DE

Marchandises pour Tailleurs

13, RUE SAINT-JACQUES

BASSE-VILLE

QUEBEC

MESSIEURS :

Tout en vous remerciant pour l'encouragement que nous avons reçu de vous durant les années passées, nous vous invitons cordialement à nous rendre visite pendant l'Exposition

Votre dévoué,

GEORGES LAMARCHE, GERANT.



DROUIN FRÈRES & CIE

--EPICIERS EN GROS--

MANUFACTURIERS DE



Vinaigre, Epices, Poudre à Pâte, &c., &c.

Seuls Propriétaires et Manufacturiers de la célèbre Poudre à Pate "COOK'S DELIGHT," des Teintures en paquet "ECLIPSE DYES" et "ENCORE DYES."

Spécialité : TABAC CANADIEN EN FEUILLES ET MANUFACTURE

LAVIGUEUR & HUTCHISON

Editeurs de Musique

ET IMPORTATEURS DE



PIANOS,
ORGUES d'Eglises,
de Chapelles
et de Salons

141 RUE ST-JEAN, HAUTE-VILLE
QUEBEC

SEULS AGENTS DES CÉLÈBRES PIANOS

KRANICH & BACH - - -	NEW-YORK
FISCHER & CO. - - - -	NEW-YORK
MENDELSSOHN PIANO CO.	TORONTO
BERLIN PIANO CO - - -	BERLIN

ORGUES ET HARMONIUMS DE BERLIN

Toujours en mains des PIANOS D'OCCASION depuis $20.00 en montant. Un seul prix. Conditions de paiement faciles. ~~Satisfaction garantie.~~ Accord et réparation exécutés promptement.

N'oubliez pas de visiter nos instruments qui seront exposés au CENTRE du DRILL SHED

AMUSEMENTS VARIÉS—suite

Premières Courses Annuelles

DU

CLUB DE BICYCLE "QUEBEC"

Le Mercredi 12 Septembre 1894

Jour de fête civique

Semaine de l'Exposition, sous le patronage distingué de Son Excellence le Gouverneur Général et de la comtesse d'Aberdeen sur le terrain du Q.A.A.A.

La piste est en parfait ordre et mesure un quart de mille de longueur

PROGRAMME

1 mille, novice
¼ de mille, ouvert
1 mille, classe 2.50 ouvert
½ mille, classe 2.50, ouvert
1 mille, championnat de la Province
½ mille (Handicap), club
2 milles, classe de 6 minutes, ouvert.
1 mille, ouvert.
3 milles, championnat de la Province

Courses sanctionnées par l'Association des Bicyclistes du Canada

L. BRUNEAU,
Secrétaire-Trésorier

O. PICARD A. PICARD

O. PICARD & FILS

Plombiers, Gaziers, Ferblantiers, Etc.

POSEURS D'APPAREILS DE CHAUFFAGE

A AIR CHAUD



A EAU CHAUDE

- ET A VAPEUR -

Pose d'Appareils Hygiéniques les plus perfectionnés et les plus modernes

INSTALLATION DE SONNETTES ELECTRIQUES

199, rue St-Jean, QUEBEC

AMUSEMENTS VARIÉS—suite

Courses et Jeux Annuels

DE L'ASSOCIATION

ATHLÉTIQUE DE QUÉBEC

Sur leur terrain (Grande-Allée)

Le Jeudi 13 Septembre 1894

à 3 heures p.m.

PROGRAMME

100 verges.
440 verges.
880 verges.
120 verges, avec barrières.
Sauts de hauteur.
Sauts de longueur.
Course de 1 mille.
Course à 3 jambes.
Frapper un "football."
Lancer une boule avec une crosse

Les entrées seront reçues, jusqu'au mardi 11 septembre, par

F. M. MACNAUGHTON,

[illegible]

AMUSEMENTS VARIÉS—suite

SAMEDI 15 SEPT.

Grande Joute de Crosse

à 3 heures p.m.

"QUEBEC" vs

UN CLUB SENIOR

(dont le nom sera connu sous peu)

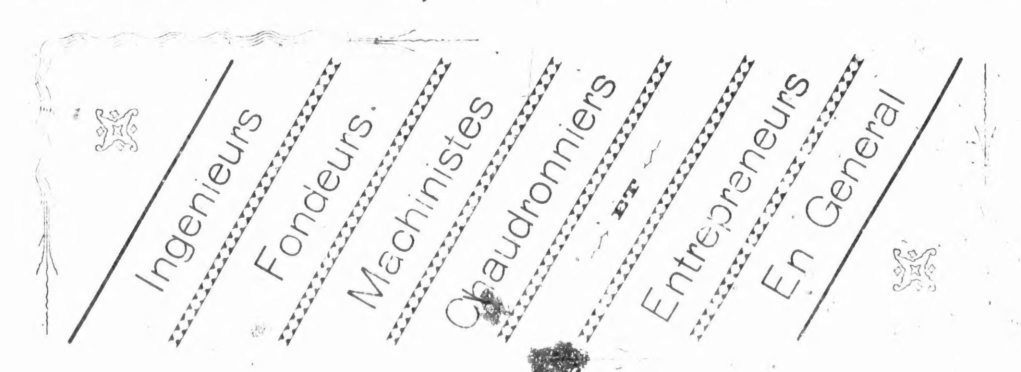
2 heures de jeux, beau temps ou mauvais temps.

F. M. MACNAUGHTON,

Sec. Hon. Q. A. A. A.

MAISON ETABLIE EN 1817. AGENCE A QUEBEC : RUE ST-JOSEPH

CARRIER, LAINÉ & Cie



Spécialités de Poëles, Charrues, Bouilloires et Ustensiles de Camps

LEVIS, P.Q.

Imprimé et Publié par FRANK CARREL, Prop. "Quebec Daily Telegraph." 21-23, Rue Buade, Québec.

